

Si vous citez tout ou partie d'un article, pensez à citer l'auteur et l'ouvrage:

PAVLIDIS Laurent, «De Saint-Tropez à Sumatra, heurs et malheurs du trois-mâts *Luminy* (1836-1854)», *Freinet-Pays des Maures*, n°7, 2008, p. 3-14.

Freinet Pays des Maures



Sommaire

De Saint-Tropez à Sumatra, heurs et malheurs du trois-mâts <i>Luminy</i> (1836-1854). Laurent Pavlidis	3
L'Annonciade, de la chapelle au musée : un destin hors du commun. Marie Favier	15
« Nous voulons la route ! » Un siècle de revendication des Grimaudois. Eric Vieux	27
Sous la mer entre Maures et Estérel, quatre épaves gallo-romaines chargées de céramique dont deux énigmatiques « pipettes ». J.-P. Joncheray	39
Le fac-similé du Dolmen de Gaoutabry : le projet fou d'une bande de copains. Association Alpha	45
Typologie et particularités du cortège amphibien du massif des Maures. André Joyeux	55
La Diane, un papillon des zones humides méditerranéennes qui mérite d'être protégé plus efficacement. Romain Garrouste	65
Sols et roches de la plaine et du massif des Maures : l'éveil au regard géologique. Édith Platelet	71

En couverture 1

LE CORTÈGE AMPHIBIEN
DU MASSIF DES MAURES :
Salamandre tachetée.

En couverture 4

Le trois-mâts *Luminy*,
toutes voiles dehors.

Le dolmen de Gaoutabry.

De Saint-Tropez à Sumatra

Heurs et malheurs du trois-mâts *Luminy* (1836-1854)¹

Freinet,
pays des Maures
■ n° 7, 2008,
Conservatoire
du patrimoine
du Freinet,
La Garde-Freinet
(Var)

Laurent Pavlidis

Au XIX^e siècle, les tartanes fréquentent régulièrement le port de Saint-Tropez pour charger bois, vin et autres productions du Golfe. Les activités liées à la pêche sont tout autant visibles dans le paysage (pêche près des côtes, vente du poisson, salaison, réparation des filets et des bateaux). Des chantiers navals sont également implantés à Saint-Tropez. Ils comptent parmi les plus importants de la côte française méridionale et ont la capacité de construire de grands voiliers destinés au long cours.

Le souvenir de ce dernier aspect de l'économie maritime locale ne connaît pas le même sort que le cabotage ou la pêche dans la mémoire de la population, et ce pour plusieurs raisons.

Le cabotage perdure jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. De nombreuses familles se souviennent encore de l'activité de certains de leurs ancêtres. Il en est de même pour la petite pêche qui perdure encore de nos jours. Par contre, au début du XX^e siècle, les chantiers navals ne construisent plus que de modestes bateaux de pêche ou de plaisance et très ponctuellement des tartanes².

La construction de grands voiliers cesse avant que les premières photographies de Saint-Tropez et de son port soient prises³. Les images (gravures, peintures, dessins) de la première moitié du XIX^e siècle, peu nombreuses, ne permettent pas de fixer la mémoire du passé comme les cartes postales ont pu le faire au début du XX^e siècle. Ajoutons que ces grands navires sont rarement attachés au port de Saint-Tropez. Leur carrière se déroule loin des eaux du Golfe. Leur présence à Saint-Tropez ne dure donc que le temps de leur construction. Précisons enfin que les familles de constructeurs ne vivent plus à Saint-Tropez et les archives de la commune ne conservent pas les papiers de ces entrepreneurs privés.

Autant de raisons qui font que l'image de la construction navale tropézienne et l'histoire de ces grands voiliers est assez floue dans la mémoire des Tropéziens.

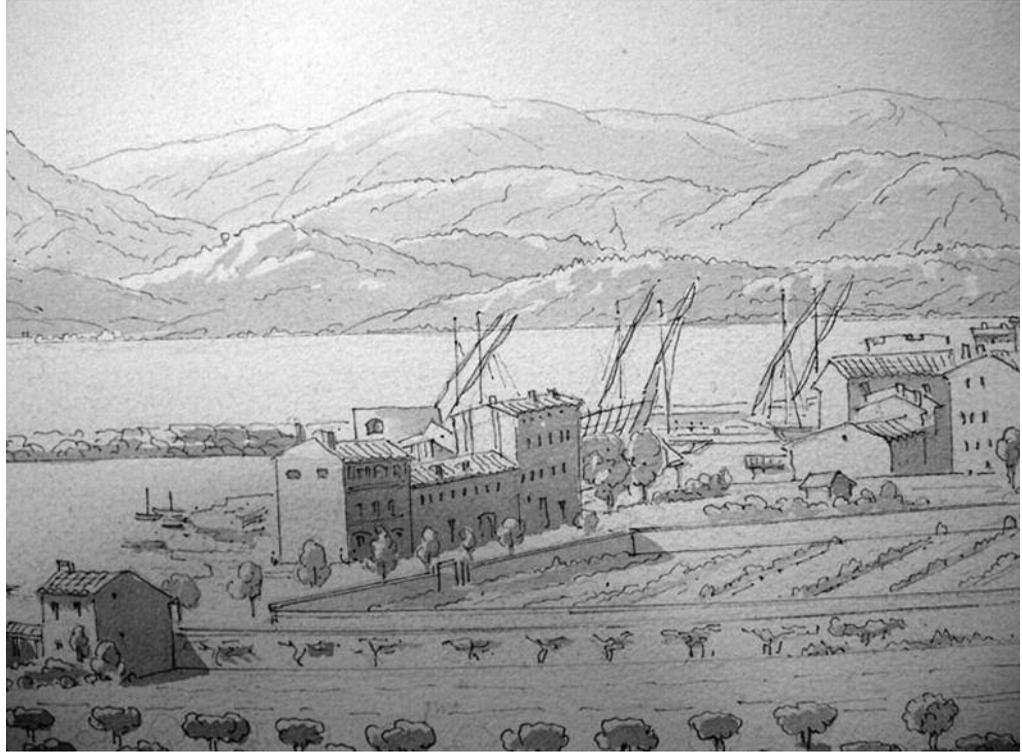
1. Cet article n'aurait pu voir le jour sans l'aide de M. Pierre Fabre, descendant de l'armement Augustin Fabre, et du personnel de la bibliothèque du Service historique de la Défense de Toulon (SHDT). Qu'ils trouvent ici l'expression de mes plus sincères remerciements. Ce travail s'inscrit dans le cadre d'une thèse de doctorat consacrée à la construction navale traditionnelle de la côte française méridionale au XIX^e siècle et préparée sous la direction de Monsieur Gilbert Buti, professeur à l'Université de Provence.

2. A Saint-Tropez, la construction des grands voiliers s'arrête au milieu des années 1860, victime du libre échange avec certains pays étrangers qui peuvent construire moins cher.

3. Les plus vieilles photographies connues de la ville datent des années 1880-1890.

Détail d'un dessin de Saint-Tropez au XIX^e siècle. On devine à côté des mâts et des antennes des tartanes, les membres⁴ d'un grand voilier en construction.

Dessin de Charles Vasserot (vers 1860). Archives communales de Saint-Tropez.



Nous proposons donc, à travers l'exemple du trois-mâts *Luminy*, de découvrir la vie d'un grand voilier de la première moitié du XIX^e siècle, depuis sa naissance sur les cales des chantiers de l'Annonciade en 1836, jusqu'à sa dernière navigation en 1854.

Le rôle moteur du port de Marseille dans la construction navale tropézienne

4. Membres ou couples : pièces à deux branches qui s'élèvent symétriquement et perpendiculairement de chaque côté de la quille sur laquelle ils s'appuient. L'ensemble des couples forme le squelette du navire.

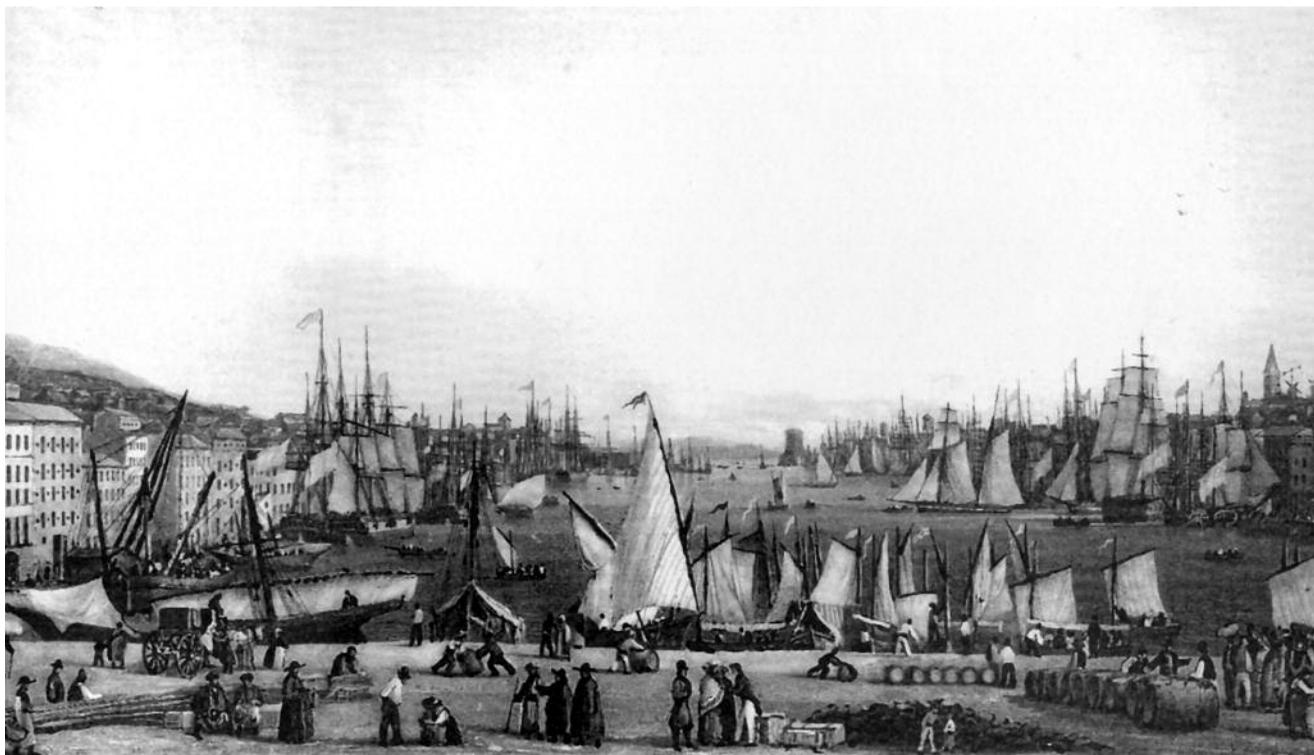
5. *Encyclopédie départementale des Bouches du Rhône*, tome VII, l'industrie.

6. Réédité par les éditions du Bastion en 1996.

7. Le reste de la production est vendu aux autres ports provençaux, languedociens et parfois étrangers.

Dans les années 1830, Marseille devient le troisième port mondial. Le port offre la vision d'une forêt de mâts se croisant dans tous les sens. En pleine expansion, la ville entraîne avec elle les autres ports provençaux qui lui fournissent hommes et navires. L'essor est tel que les constructeurs de la cité phocéenne ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins locaux, obligeant les négociants et les armateurs de la ville à acheter plus de la moitié de leur flotte à l'extérieur⁵. Parmi les chantiers provençaux les plus actifs, ceux de La Ciotat, La Seyne et Saint-Tropez qui possèdent infrastructures, savoirs et compétences, répondent en grande partie à ces demandes. D'autres chantiers plus lointains fournissent également des navires comme Bayonne ou Bordeaux.

Le *Guide pittoresque du voyageur en France* qui paraît en 1838 précise à l'article consacré à Saint-Tropez que la ville « dispose de vastes chantiers de construction de navires renommés par leur durée et leur bonne qualité à la mer »⁶. Si un tiers de la production tropézienne est disponible pour le marché local, plus de la moitié des commandes, essentiellement de grosses unités, est destinée au port de Marseille⁷. C'est cette renommée, toute justifiée, qui



pousse le grand armateur marseillais Augustin Fabre à commander une partie de sa flotte, dont le *Luminy*, au chantier tropézien de Jacques Bory⁸.

En 1834, Augustin Fabre a déjà acheté à Jacques Bory le *Banaré*, petit trois-mâts de 196 tonneaux. Ce constructeur, fils de constructeur, est considéré comme l'un des meilleurs de Provence depuis qu'il est revenu d'Alexandrie où il a participé à la reconstruction de la flotte de guerre de Méhémet Ali⁹.

Cependant la qualité des constructions tropéziennes et la renommée de Jacques Bory n'expliquent pas à elles seules le choix d'Augustin Fabre. Les chantiers savent en effet construire moins cher que la plupart de leurs voisins et concurrents provençaux grâce à une main-d'œuvre et des matériaux meilleur marché. En 1833, le coût de construction d'un navire est de 300 francs par tonneau à La Ciotat, 245 francs à Marseille, 186 francs à La Seyne et seulement 154 francs à Saint-Tropez¹⁰. La différence de coût approche ainsi les 50 % entre Saint-Tropez et Marseille.

Les chantiers navals de Saint-Tropez dans les années 1830

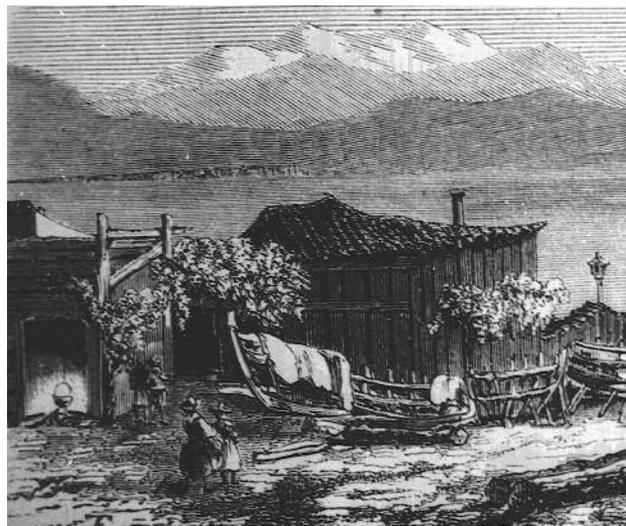
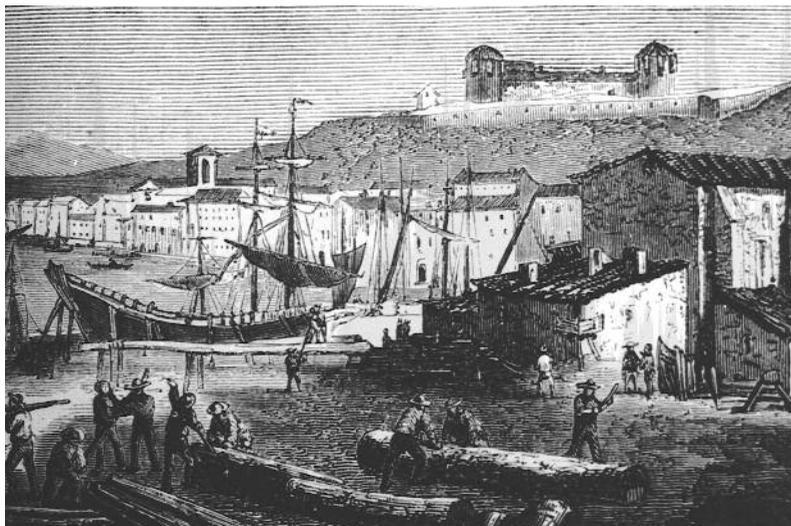
Les activités de construction et de réparation navale sont attestées dès la renaissance de la ville à la fin du xv^e siècle. Elles prennent un réel essor à la fin du xviii^e siècle. Avec la création de solides cales de lancement, elles peuvent répondre à la demande des armateurs

Le port de Marseille vers 1830 par Garneray. Collection particulière.

8. Isnard, Émile, *Dix générations de marins provençaux : Les Fabre*, Marseille, 1927.

9. SHD Toulon 4P 128.

10. SHD Vincennes, CC5 150.



De gauche à droite.

Les chantiers de Saint-Tropez du côté de l'Annonciade. Au premier plan, les scieurs de long s'apprêtent à dégrossir les billes de bois. Collection particulière.

Les cabanes des chantiers tropéziens vers 1830. Collection particulière.

qui souhaitent augmenter leur flotte et disposer de navires toujours plus grands¹¹.

Au XIX^e siècle les chantiers tropéziens couvrent 1,2 hectare et emploient plus d'une centaine d'ouvriers qui travaillent pour trois grandes familles de constructeurs, les Sevoule, les Anrigou et les Bory. Entre 1830 et 1839, les ouvriers construisent près de 350 bâtiments allant du petit bateau de pêche au grand trois-mâts.

Depuis le décret du 25 août 1804, l'administration des Ponts et Chaussées gère les terrains des chantiers situés derrière la chapelle l'Annonciade. Le premier souci de l'administration est de rationaliser l'espace. Certains édifices étrangers à la construction navale qui encombrant les chantiers sont rasés comme les anciens magasins de Suffren et de Martin. La chapelle l'Annonciade qui n'est plus vouée au culte depuis la Révolution fait l'objet de convoitises entre l'Armée et les Ponts et Chaussées. En 1829, après de nombreuses années de procédures, la chapelle est définitivement confiée aux Ponts et Chaussées qui l'aménage pour les constructeurs. C'est au rez-de-chaussée que sont entreposés les bois de mûture destinés au *Luminy*. Le premier étage est le centre des opérations où l'on trouve les gabarits¹² utilisés pour former les membres du futur navire.

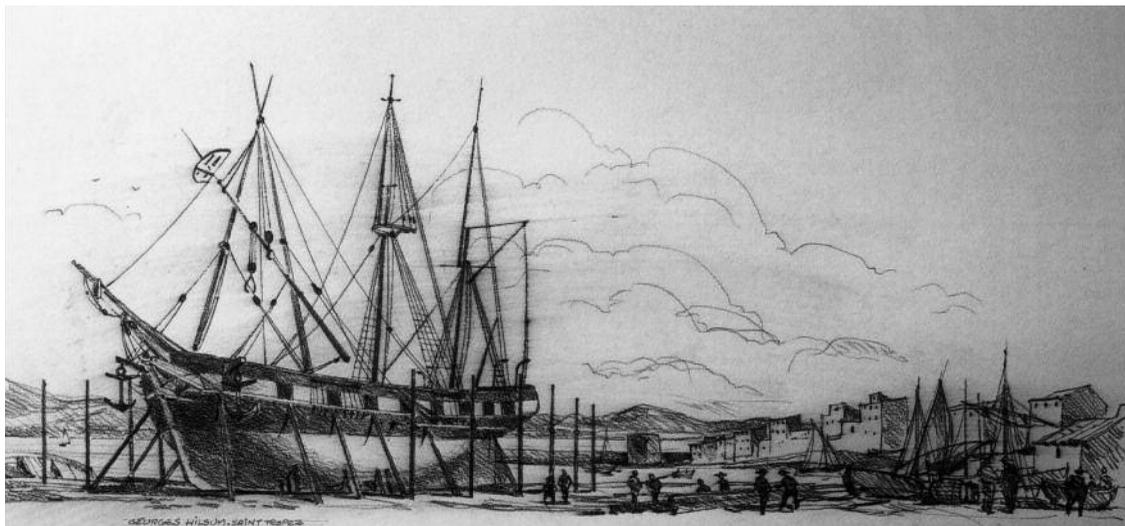
Parmi les cabanes en bois assez modestes qui parsèment les chantiers se trouvent celle de Jacques Bory. À l'intérieur, le constructeur, charpentier de marine, y entrepose ses outils. On y trouve des maillets, de nombreuses tarières, des haches et des herminettes, des pinces, des vrilles, des équerres et autres fausses équerres, des gouges, divers ciseaux à bois, des égoïnes, un cric en fer, des petits palans et quelques carnets de dessins.

La construction se déroule sur une cale dont le plan est incliné de façon à lancer le navire à la mer, une fois ce dernier terminé. Autour de la cale s'amoncelle une grande quantité de morceaux de bois de toutes tailles. Les plus grandes pièces sont marquées des initiales du nom de l'armateur de façon à ne pas les confondre avec celles des navires voisins en chantier. Les cales tropéziennes permettent de construire trois à quatre grands navires à la fois. Entre 1835 et 1836, Saint-Tropez lance pour le commerce des trois-mâts, des bricks et des tartanes, pour la pêche et la plaisance naissante des bateaux, soit au total, plus d'une quarantaine de bâtiments. Dans le même temps, les charpentiers construisent près de trente chaloupes et canots pour les bricks et les trois-mâts¹³.

11. Buti, Gilbert, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez, milieu XVII^e – début XIX^e siècle*, EHESS, 2000 et Pavlidis, L., *La construction navale en Provence au XIX^e siècle. Essor et crises d'une industrie traditionnelle, 1815 – 1870*, Mémoire de master 2 recherche, Université de Provence, 2006.

12. Modèle, le plus souvent en planches minces.

13. Chiffres minimums, la base de données des navires construits en Provence est en cours. Ces chiffres sont toutefois proches de la réalité.



La naissance du *Luminy*

En 1835, l'armement Fabre fait donc la commande d'un deuxième navire à Jacques Bory. Le constructeur est face à son travail le plus important depuis le début de sa carrière. Le futur trois-mâts doit être l'un des plus beaux et des plus grands du port de Marseille. Augustin Fabre souhaite que ce voilier qui va porter le nom de son domaine marseillais de Luminy, soit le fleuron de sa flotte. Pour Jacques Bory l'enjeu est de taille. Le navire doit avoir une longueur de pont de 30 mètres et un tonnage de 500 tonneaux environ. Jamais les chantiers de Saint-Tropez n'ont construit aussi grand. Au début de la construction du *Luminy*, le record est détenu par le trois-mâts *Thérénce* de 414 tonneaux construit en 1829¹⁴.

Jacques Bory mobilise les ouvriers. Scieurs de long, charpentiers, calfats, forgerons, menuisiers, poulieurs et peintres travaillent durement pour respecter les délais. Une partie du bois provient de Provence mais les plus belles pièces sont coupées dans le centre de la France avant de descendre le Rhône pour être vendues au marché d'Arles où s'approvisionne le constructeur. Le bois de chêne est utilisé pour la plus grande partie du navire, notamment la coque et les ponts. Dur, rigide et fort, le chêne retient bien les attaches et a une faible propension à l'éclatement. Les charpentiers utilisent également le pin et le sapin qui donnent d'excellentes pièces de mâture, et le gayac, bois exotique très dur et naturellement graissé utilisé pour la fabrication des réas de poulies.

Les scieurs de long comme leur nom l'indique, scient le bois sur sa longueur pour en faire des bordages¹⁵. Le bois est placé sur de hauts tréteaux. Les scieurs de long travaillent par deux. Le plus expérimenté se trouve debout sur le bois tandis que son compagnon, équipé d'un chapeau portant un voile pour éviter de recevoir la sciure, se trouve sous la bille de bois.

Les charpentiers de marine, placés sous la direction de Jacques Bory construisent le navire¹⁶. Ils façonnent à la bonne dimension puis assemblent chaque pièce du trois-mâts.

Construction du trois-mâts à Saint-Tropez. Reconstitution de Georges Hilsum, Association des Amis de la Citadelle.

14. Le nom du constructeur de ce navire n'a pas encore été retrouvé.

15. Planches.

16. La description qui suit est forcément très simplifiée.

17. Ensemble de pièces composant l'avant du navire.



Les chantiers navals dans les années 1830 par Garneray. Association du Patrimoine tropézien.

18. Pièce qui reçoit le gouvernail à l'arrière du navire.

19. Mâture.

20. Bordé: ensemble des bordages fixées sur l'extérieur des couples.

Vaigrage: ensemble des vaigres (planches) situées à l'intérieur des couples.

La coque d'un grand navire est donc constituée de deux rangées de planches.

21. Un gréement est dit dormant lorsqu'il est fixe et ne sert pas à la manoeuvre.

Le travail commence par la réalisation de la quille sur laquelle viennent se placer l'étrave¹⁷ et l'étambot¹⁸ ainsi que les nombreux couples qui donnent la forme de la coque. Puis, ils assemblent les ponts. Le gréement, ensemble du matériel servant à la manoeuvre du navire (mâts, espars¹⁹, voiles, câbles...), est posé une fois la coque et les ponts achevés.

Les forgerons fournissent une grande quantité de chevilles pour fixer la membrure, le bordé et le vaigrage²⁰ et une quantité plus grande encore de clous de menuiserie dont les carvelles, clous destinés au bordage des ponts. Ils façonnent également un certain nombre de pièces plus spécialisées tels que les aiguillots et les fémelots servant à articuler le gouvernail sur l'étambot ou les cadènes qui fixent le gréement dormant²¹ à la coque.

Les calfats se chargent de rendre étanche le navire. Ils remplissent les vides entre les bordages avec des cordons d'étoupe²² enfoncés avec force, à coup de maillet sur des ciseaux à calfat qui introduisent les cordons. L'opération se termine par le recouvrement de l'étoupe par du brai²³ afin d'éviter le pourrissement par l'eau.

La place est ensuite laissée aux peintres qui étendent les diverses couches de peinture à l'huile sur le navire afin de protéger le bois, tout en servant d'ornement. Augustin Fabre décide que sur la coque du *Luminy* soit peint un faux sabord afin de faire illusion avec une corvette de guerre. Pratique courante, qui peut être toujours utile en cas de



mauvaise rencontre.

Puis vient le lancement du navire auquel le constructeur doit veiller. L'opération est délicate car le tirant d'eau du *Luminy* correspond à quelques centimètres près, à la profondeur du port devant les cales de construction²⁴. Le navire est lancé avec succès en 1836. Sa construction a duré moins d'une année. Le coût de réalisation du navire, armement compris, se monte à 142 429,25 francs.

Nommé par le tribunal de commerce, le jaugeur public est chargé de déterminer la capacité du bâtiment pour la douane. Après calcul, il obtient une jauge de 502 tonneaux pour ce bâtiment dont la longueur de pont dépasse les 31 mètres.

Jacques Bory a pour sa part établi un certificat de construction. Avec ce document et celui du jaugeur public, le navire peut désormais être déclaré en douane. Le *Luminy* est inscrit à Marseille qui devient son port d'attache.

Le travail du constructeur est terminé, le navire passe désormais sous la responsabilité de son capitaine pour débiter sa carrière. La bonne manœuvre du *Luminy* nécessite l'emploi d'un équipage d'une quinzaine de personnes en moyenne, constitué d'un capitaine, d'un capitaine en second, d'un lieutenant, d'un maître d'équipage, d'un charpentier, d'un cuisinier, de 7 ou 8 matelots, d'un novice²⁶ et d'un mousse²⁷.

Le trois-mâts Luminy, toutes voiles dehors. Portrait de navire ayant appartenu à Augustin Fabre.

22. Etoupe : déchet du chanvre non utilisé pour les cordages (étoupe blanche) ou vieux cordage (étoupe noire).

23. Brai : Dernier résidu des sucres résineux provenant des pins et des sapins après qu'on en a fait sortir le goudron.

24. Lors du lancement de l'*Oriental* en 1852, il fallut attendre la marée haute (eh oui, en Méditerranée aussi) pour que le navire flotte.

25. Isnard, E., *Op. cit.*, 1927, p. 144.

La belle carrière du *Luminy*

Au cours de sa carrière, le navire va effectuer une quinzaine de voyages. Le premier a pour destination l'Amérique du Sud. Cette destination est de plus en plus fréquentée par les Français depuis que les anciennes colonies espagnoles et le Brésil portugais ont acquis leur indépendance. La bourgeoisie occidentalisée de ces nouveaux pays est friande des produits européens. Au voyage aller, les navires transportent les produits que l'on ne trouve pas sur place. L'armement Augustin Fabre exporte vers l'Amérique du sud du vin, du fromage, de l'eau-de-vie, des anchois, des liqueurs, du raisin, de la farine, mais également des armes, des chapeaux, des casquettes, de la quincaillerie, de la droguerie, du papier, des vitres... Les Européens vont chercher notamment du bois, du guano²⁸ et du biscuit²⁹. Le développement des grandes plantations, lié à la traite négrière illégale, permet à certains pays comme le Brésil de connaître un essor spectaculaire.

Mais la destination privilégiée du *Luminy* reste l'Océan Indien avec comme escale régulière Bourbon (actuelle île de la Réunion), la côte de Sumatra et Calcutta. Chaque voyage dure entre 12 et 16 mois et se déroule en trois temps : le voyage aller ; la période de chargement qui consiste à se rendre dans différents ports afin de trouver les meilleures marchandises au meilleur prix ; et le voyage retour. Le *Luminy* fréquente l'Océan Indien de 1838 à 1846, représentant probablement 8 ou 9 voyages.

Des Indes, le navire ramène du sésame, du curcuma³⁰, des cornes de buffles³¹, du thé et diverses épices. A défaut, il transporte depuis l'Inde du riz vers Bourbon. Dans cette île, on charge du sucre pour l'Europe ; de Sumatra on embarque du poivre.

Les escales dans ces contrées lointaines sont parfois l'occasion de visites de courtoisie aux autorités locales comme le rapporte le capitaine Audibert lors de son voyage à Sumatra en 1846 : « *Dès mon arrivée, j'ai fait une visite au roi de cette île, qui m'a reçu en chemise, son costume ordinaire ; il m'a traité avec beaucoup d'égard dès que je lui annonçais que j'étais Français, que je me rendais dans ses îles pour y acheter du poivre. Le roi porte dans ses réceptions un sac où se trouvent enfermées les lettres qu'il a reçues de différents souverains d'Europe, et c'est avec plaisir et fierté qu'il m'a montré celle du roi des Français, qui lui recommandait de traiter en alliés tous ceux de ses sujets qui seraient appelés à visiter ses îles* ». Cette année-là, le *Luminy* passa les mois de février, mars et avril à parcourir la côte, de port en port pour acheter sa cargaison. Ces longs séjours ne vont pas sans poser de nombreux problèmes de santé à l'équipage.

En effet, si les conditions sanitaires à bord des navires se sont améliorées par rapport aux siècles précédents, la maladie est toujours un risque lorsqu'un équipage se rend sous les Tropiques. Il en est ainsi du voyage du *Luminy* en 1843. Cette année-là, il part de Marseille en janvier avec 17 hommes d'équipage. Le voyage aller à destination de Sumatra dure cinq mois et se déroule sans encombre. Les hommes passent les mois de mai, juin, juillet et août à naviguer le long de la côte de l'île pour acheter du poivre.

Pendant les différentes escales, quelques hommes d'équipage tombent malades. Les maux sont bénins et disparaissent assez rapidement. Néanmoins, ces malaises sont les premiers symptômes de la fièvre jaune. Le *Luminy* quitte les côtes de Sumatra le 25 août, entamant son voyage retour. Au bout d'un mois de navigation, plusieurs marins fiévreux doivent rester allongés dans leur hamac. Le 27 septembre décède un mousse âgé de 15 ans embarqué pour sa première longue navigation. Le corps est enveloppé dans de la toile à voiles, cousu

26. Grade intermédiaire entre le mousse et le matelot. Le novice est en apprentissage.

27. Grade le plus bas dans a hiérarchie d'un équipage. Un mousse n'a jamais plus de 16 ans et embarque pour apprendre le métier de la mer. Il rend à bord des services qui n'excèdent pas la force de son âge.

28. Guano : matière provenant de l'accumulation d'excréments et de cadavres d'animaux marins, qui constitue un engrais riche en azote et en acide phosphorique.

29. Pétré-Grenouilleau, O., *Les négoce maritimes français, xvii^e-xx^e siècle*, Belin, 1997, p. 166. Le biscuit est une petite galette ronde ou carré qui remplace le pain à bord des navires. Le biscuit doit être sec et cassant. Il est fabriqué à partir de farine froment.

30. Plante de l'Inde dont le rhizome donne le cari.

31. La corne est utilisée pour la fabrication d'ustensiles de la vie quotidienne tel que les peignes ou les petites boîtes par exemple.



et lesté avec quelques pierres prises dans la cale du voilier. L'équipage valide s'assemble sur le pont près du corps déposé sur une planche, le long du bastingage. Le trois-mâts s'arrête en masquant les voiles du mât de misaine³² et du grand mât. Le pavillon national est mis en berne. Le capitaine lit les dernières prières, le pavillon est amené trois fois pour saluer et le corps est immergé. Le *Luminy* repart lentement, toujours pavillon en berne et décrit un large cercle autour du point d'immersion du corps, puis reprend sa route.

Le 5 octobre, un matelot de La Ciotat meurt, puis le 27 c'est le tour du maître charpentier. Deux jours plus tard, c'est le capitaine en second qui est emporté par les fièvres, puis le 31 octobre, un matelot. Le dernier décès survient le 3 novembre. Devant tant de mort, l'équipage fait vœu à la Vierge de faire pèlerinage à Notre Dame de la Garde si elle leur accorde de revoir Marseille. Le navire arrive à Sainte-Hélène le 6 novembre. Trois jours plus tard, après avoir fait des provisions, le navire reprend sa route vers Marseille et atteint le détroit de Gibraltar le 2 janvier 1844. Le 11 janvier, le navire, pavillon en berne, arrive à l'île du Frioul où le capitaine fait sa déclaration au bureau de santé.

Le *Sémaphore*, journal économique de Marseille signale l'arrivée du *Luminy* avec à son bord 500 tonnes de poivre et quelques marchandises dont cinq accordéons qui n'ont pas trouvé preneur à Sumatra... Le cours de vente du poivre est de 40,50 francs les 50 kg. Les 500 tonnes de poivre ont ainsi une valeur de 405 000 francs, soit approximativement le prix de trois navires de la taille du *Luminy*.

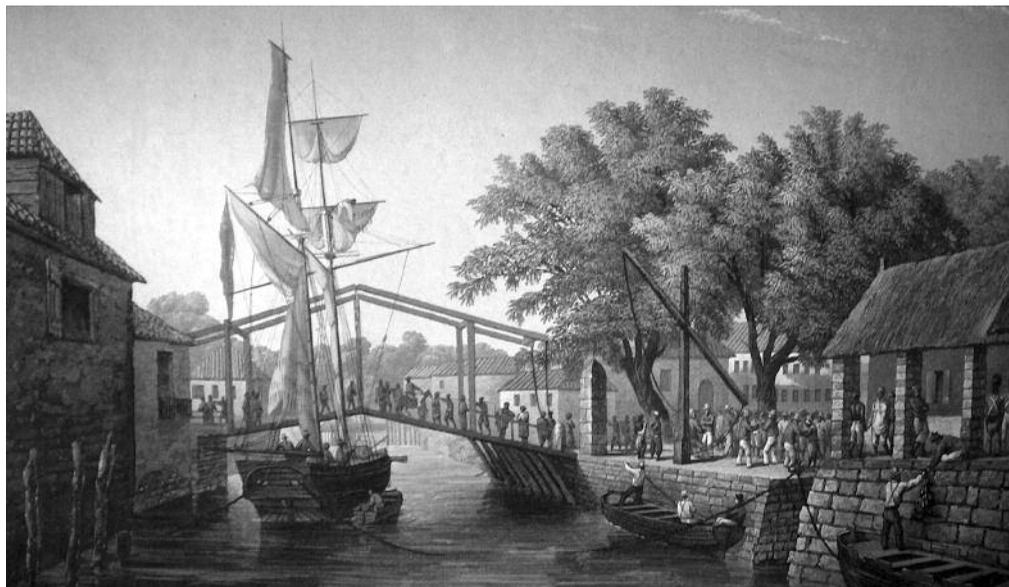
Heureusement, la plupart des voyages se déroulent dans de bonnes conditions. La campagne suivante dure quinze mois (mars 1844 – juillet 1845) et le *Luminy* ramène 450 tonnes de poivre à Marseille sans difficulté particulière, tout comme le voyage effectué de septembre 1845 à septembre 1846 avec 408 tonnes de poivre.

Les campagnes commerciales de ces navires participent ainsi pour une bonne part au développement de Marseille. La production industrielle de la ville augmente grâce à la savonnerie. Devant cette demande croissante, la seule huile d'olive ne suffit plus, d'autant que l'alimentation en absorbe une bonne partie. Parallèlement, la disparition progressive de

Rio de Janeiro vers 1835.
Gravure tirée du *Voyage autour du monde de la corvette Favorite*, 1835.
SHDT.

32. Mât vertical situé le plus en avant du navire.

Un débarcadère sur la côte de Sumatra. *Voyage autour du monde de la corvette Favorite*, 1835. SHDT.



la traite négrière devenue illégale aboutit au développement d'un nouveau type d'activité axé sur le commerce des huiles depuis la côte occidentale d'Afrique. Tandis qu'en 1843, le négociant marseillais Victor Régis s'implante au Dahomey pour développer l'exportation d'huile de palme, l'armement Fabre, s'intéresse au Sénégal et à sa production d'arachide. C'est dans ce contexte que le 14 janvier 1847, le *Luminy* est armé pour une courte campagne d'achats de graines d'arachide. Après une escale à Alger pour quelques opérations commerciales, le navire passe de nouveau le détroit de Gibraltar pour se diriger vers Sainte-Marie de Gambie qu'il atteint au mois de mars. Le navire est de retour à Marseille dès le mois de mai avec à son bord 24 000 boisseaux d'arachides (300 000 litres de graines).

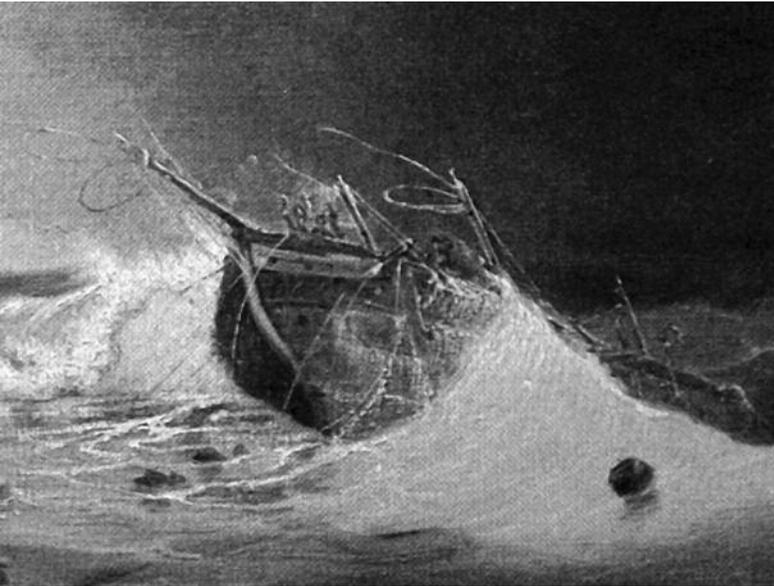
Les deux campagnes suivantes (fin 1847 – fin 1848) ont pour destination Odessa où le navire charge des graines de lin. Les voyages sont assez courts, d'une durée de trois mois au plus.

Après ces quelques campagnes sur les côtes d'Afrique et en Mer noire, le *Luminy* reprend ses voyages à destination de l'Océan indien. Calcutta, capitale de l'Inde anglaise depuis 1772, est la destination principale du voyage qui débute en juin 1849. Située sur le Gange, à l'intérieur des terres, le navire doit, pour l'atteindre, remonter l'Hoogly, un des bras du grand fleuve avant le golfe du Bengale. À cette fin, le capitaine embarque des pilotes indiens. Cette partie du voyage est délicate, les sondeurs indiens sondent le fleuve sans arrêt (en chantant) pour éviter les bancs de sable qui se déplacent sans cesse au gré des marées. En mars 1850, le trois-mâts accoste à Calcutta où il charge 6 000 sacs de sésame, 15 664 cornes de bœufs, 47 sacs de café, 179 sacs de gomme-laque et 60 sacs de curcuma.

Durant son voyage retour, le navire subit un très mauvais temps qui le fatigue considérablement³³. La cargaison s'est affaïssée à bâbord à cause du roulis, rendant la navigation encore plus délicate. Le 26 juin, profitant d'un temps calme, le capitaine fait visiter l'extérieur de la coque. On découvre qu'à l'avant, l'étope du calfatage est hors des coutures. Le navire fait de l'eau, ce qui oblige l'équipage à actionner les pompes constamment.

Le 1^{er} juillet, le navire mouille à Saint-Pierre de Bourbon pour réparer. Une petite

33. Un navire qui fatigue est un navire qui se détériore à cause du mauvais temps.



partie de la cargaison est débarquée pour alléger le navire. Le 11 juillet, il repart vers Marseille mais subit une nouvelle tempête épouvantable, le 26 juillet. Plusieurs lames détruisent un canot et inondent la dunette. Le 8 octobre, alors que le *Luminy* se trouve en Méditerranée, un matelot, atteint d'une maladie de poitrine, décède. Après la triste cérémonie d'immersion, le trois-mâts reprend sa route vers Marseille. Le 22 octobre, proche de son but, une troisième grosse tempête touche le navire qui est forcé de mouiller aux Salins d'Hyères avant d'entrer à Marseille, le 4 novembre 1850, après trois jours de quarantaine.

Après ce dernier épisode, le *Luminy* fait encore quelques voyages, mais la maison Augustin Fabre programme son remplacement en commandant à Jacques Bory, un nouveau navire, l'*Oriental*, plus grand que le *Luminy*.

La fin du fier trois-mâts

Au bout de 17 ans de bons et loyaux services, l'armement Fabre décide de vendre le *Luminy*. Le trois-mâts qui n'est plus tout jeune, a largement vécu. En effet, suivant les destinations et les cargaisons ramenées en France, un navire pouvait être amorti dès le second voyage.

Le 2 décembre 1853, par l'intermédiaire de Belleville, courtier maritime à Marseille, le navire est vendu à Guérin, négociant marseillais, pour la somme de 70 000 francs, soit la moitié de son prix neuf. Deux ans plus tard, le 18 décembre 1855, le *Luminy* fait naufrage sur les récifs des îles du Cap Vert, revenant de Gorée pour Marseille.

Dix-huit ans se sont écoulés entre son lancement et son naufrage, temps de navigation très respectable pour ce type de navire dont la durée de vie moyenne tourne autour d'une quinzaine d'années³⁴.

Naufrage. Détail d'un ex-voto. Notre Dame de la Garoupe. Antibes
Situation de Calcutta, des Bouches du Gange et de l'Hoogly. SHDT.

³⁴. Rares sont les navires qui dépassent les 30 ans de carrière.

Conclusion

35. Un portrait du navire est visible au musée de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.

36. Un ex-voto représentant le navire est visible au musée du Vieux La Ciotat.

37. Une reproduction d'un portrait de ce navire a été publié par le Peabody Museum de Salem dans son ouvrage consacré à la famille Roux.

38. Un ex-voto représentant le navire est déposé la Chapelle Sainte-Anne de Saint-Tropez. Il s'agit à notre connaissance du plus grand navire construit à Saint-Tropez.

La collaboration entre l'armement Fabre et Jacques Bory a duré encore de longues années. Outre la construction du *Banaré* en 1834 et du *Luminy* en 1836, Jacques Bory construit pour cet armement les trois-mâts *Pilote*³⁵ en 1839, *Augustin* en 1846, *Chasseur*³⁶ en 1847, *Oriental*³⁷ en 1852 et *Léonie*³⁸ en 1855. Tout comme le *Luminy* au moment de sa construction, l'*Oriental* puis le *Léonie* comptent parmi les plus beaux et les plus grands du port de Marseille (respectivement 652 et 778 tonneaux).

Entre 1830 et 1846, le commerce maritime marseillais explose. De 450 000 tonneaux annuels à la fin des années 1820, le mouvement portuaire du long cours passe à 1 220 000 tonneaux en 1846. Saint-Tropez prend alors toute sa part, grâce à la construction navale. Les chantiers lancent entre 1815 et les années 1860 près de 200 bricks et trois-mâts destinés au long cours.

Mais la ville qui accueille une école d'hydrographie, est également une pépinière de capitaines et de matelots. Les registres de l'inscription maritime conservent ainsi les noms de plus de 300 capitaines au long cours tropéziens et ceux de plus d'un millier de matelots ayant navigué sur toutes les mers du monde... Une histoire maritime tropézienne au XIX^e siècle qui reste encore à écrire afin qu'elle trouve la place qui lui revient à côté de la pêche et du petit cabotage.

Freinet, pays des Maures ■ n°7 ■ 2007



De Saint-Tropez à Sumatra, heurs et malheurs du trois-mâts Luminy (1836-1854)

L'Annonciade, de la chapelle au musée.

« Nous voulons la route ! »

Un siècle de revendication des Grimaudois.

Sous la mer entre Maures et Estérel, quatre épaves gallo-romaines chargées de céramique.

Le fac-similé du Dolmen de Gaoutabry : le projet fou d'une bande de copains.

Typologie et particularités du cortège amphibien du massif des Maures.

La Diane, un papillon des zones humides méditerranéennes.

Sols et roches de la plaine et du massif des Maures : l'éveil au regard géologique.

